

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo).

TESTO UNIFICATO ADOTTATO COME TESTO BASE

ART. 1.

(Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione, dell'interno, della giustizia e, per i profili di competenza, con gli altri Ministri interessati, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, e nel rispetto della procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni intese a rivedere e riordinare la disciplina del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato «codice della strada», apportandovi le modifiche necessarie in conformità ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Entro sette mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

3. Ciascuna delle Commissioni parlamentari di cui al comma 2 esprime il proprio parere entro sessanta giorni dall'assegnazione, indicando specificamente eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 2.

4. Il Governo, entro i successivi trenta giorni, esaminati i pareri di cui al comma 3, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, il testo per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari, che deve essere espresso entro trenta giorni dall'assegnazione.

ART. 2.

(Principi e criteri direttivi).

1. Al fine di conseguire gli obiettivi della tutela della sicurezza stradale, dell'efficienza nell'organizzazione e della semplificazione delle procedure, nonché della razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia degli istituti sanzionatori, i decreti legislativi di cui all'articolo 1, conformandosi ai principi di delegificazione e semplificazione, informano le disposizioni del codice della strada e della disciplina applicativa in materia di regolazione dell'uso degli spazi fruibili per la mobilità stradale, di circolazione negli ambiti urbani, di norme di comportamento e relative sanzioni, ad un principio di garanzia della sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli maggiormente Pag. 75 vulnerabili, sulla base dei seguenti criteri direttivi:

a) riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;

b) conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea;

c) semplificazione del testo del codice della strada, orientandolo alla disciplina dei comportamenti degli utenti della strada, alle conseguenti previsioni sanzionatorie e alla regolazione dello spazio stradale e del suo utilizzo;

d) revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, prevedendo:

1) misure per la tutela dell'utenza vulnerabile, idonee a limitare, attraverso prescrizioni comportamentali e relative sanzioni, nonché attraverso regole di progettazione stradale, comportamenti pericolosi verso terzi, in particolare nelle aree urbane e ovunque vi siano condizioni di promiscuità delle diverse tipologie di utenza, anche attraverso la riduzione dei limiti di velocità;

2) l'obbligo per gli enti proprietari di rivedere i limiti di velocità delle strade extraurbane, secondo criteri di ragionevolezza, finalizzati ad adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione;

3) l'introduzione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza;

4) il rafforzamento delle disposizioni che favoriscono la circolazione e la sicurezza del trasporto pubblico e l'interconnessione tra questo e le altre modalità di trasporto;

5) l'introduzione di disposizioni che migliorino la sicurezza della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli;

6) l'introduzione di una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Paesi europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, con particolare riferimento ai concetti di «spazio condiviso», «zona d'incontro» e «principio di prudenza», che assegnano la precedenza agli utenti vulnerabili e assicurano la convivenza delle funzioni residenziali e commerciali con quelle di mobilità;

7) la definizione, nella classificazione dei veicoli, della bicicletta e di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone, nonché l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di apposito numero di telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale;

8) introduzione di disposizioni in tema di classificazione delle motoslitte e disciplina delle relative caratteristiche costruttive e funzionali, nonché disciplina della loro circolazione su strada attraverso la previsione di un apposito contrassegno identificativo, di documenti di circolazione e di guida e di obblighi assicurativi per la responsabilità civile verso terzi;

e) aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica, in particolare prevedendo:

1) il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e Pag. 76la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzata in particolare al miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada;

2) disposizioni miranti alla limitazione della presenza a bordo strada di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli;

3) l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, linee di indirizzo destinate agli enti proprietari delle strade, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani che migliorino la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile;

4) criteri atti alla riduzione dell'uso della segnaletica stradale e all'aggiornamento della stessa secondo principi di semplificazione e di organicità, tenendo conto delle diverse tipologie di utenza, in particolare di quella ciclistica;

f) riordino della normativa concernente gli strumenti di pianificazione della mobilità, della

circolazione e della sicurezza stradale, con la previsione, per ciascun livello di governo territoriale, di un unico strumento di programmazione e con l'introduzione di adeguate modalità di raccordo e coordinamento tra strumenti di pianificazione relativi a livelli territoriali diversi, nonché con la previsione di meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti, anche attraverso l'esclusione dai finanziamenti eventualmente previsti dai piani sovraordinati;

g) riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni, mediante la specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze di polizia e corpi armati, nonché il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari, compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza a cui può essere connessa l'attivazione dei predetti servizi ausiliari; creazione di una banca dati unica relativa alle infrazioni stradali, condivisa da tutti gli organi che svolgono compiti di polizia stradale;

h) introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento automatico con l'archivio nazionale dei veicoli, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché con gli altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale, alla verifica della corretta conduzione di guida, alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose, alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale, nonché alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della sede stradale in occasione di circolazione con eccesso di carico;

i) revisione della disciplina sanzionatoria, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo:

1) la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della reiterazione e dell'effettiva pericolosità del comportamento, anche con l'introduzione di meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi e di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi brevi;

2) la semplificazione e riduzione del numero delle classi sanzionatorie;Pag. 77

3) l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti direttamente o indirettamente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, in ragione anche del loro grado di vulnerabilità, stimato sia distinguendo la categoria di utenza motorizzata da quella non motorizzata, sia con riferimento al livello di esposizione al rischio dei soggetti afferenti a ciascuna delle due categorie. Sarà altresì prevista per i reati di omicidio colposo con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, di cui ai commi secondo e terzo dell'articolo 589 del codice penale, la pena amministrativa accessoria della revoca della patente e dell'inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato;

4) la qualificazione giuridica della decurtazione dei punti dalla patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo, e la limitazione a casi tassativi e specifici della possibilità di sostituire la decurtazione dei punti con il pagamento di una sanzione pecuniaria;

5) misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per responsabilità civile;

6) la semplificazione e trasparenza dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida;

7) la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e la connessa revisione del regime delle spese;

8) il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie;

9) la revisione delle procedure concernenti l'utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo che, quando la violazione è accertata da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, una percentuale non inferiore al 15 per cento delle relative entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'interno, le cui risorse saranno finalizzate all'intensificazione dei controlli su strada e una percentuale non inferiore al 20 per cento delle medesime entrate sia destinata ad alimentare uno specifico Fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale e i relativi programmi attuativi;

10) l'introduzione dell'obbligo di rendicontazione, da parte degli enti titolari di funzioni di polizia stradale e/o proprietari di strade, dei proventi delle sanzioni amministrative, e la disciplina dei criteri della rendicontazione ed eventuali meccanismi sanzionatori per gli enti inadempienti;

l) revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura, dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, individuando, eventualmente, ambiti di competenza a conoscere diversi in relazione ai motivi di legittimità e di merito;

m) semplificazione delle procedure previste per il ricorso al prefetto, prevedendo:

1) la presentazione del ricorso esclusivamente all'organo accertatore, che, previa istruttoria, lo trasmette al prefetto per la decisione;

2) l'eliminazione dell'obbligo di procedere all'audizione dell'interessato che ne abbia fatto richiesta;

3) l'allineamento del termine per il ricorso al prefetto a quello previsto per il ricorso al giudice di pace; Pag. 78

4) l'obbligo per i dipendenti delle prefetture e per i loro parenti di ricorrere nella sede limitrofa a quella di appartenenza;

n) espressa previsione dell'applicabilità degli istituti della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa, nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689;

o) attribuzione al Ministero della salute del compito di adottare linee guida cogenti in relazione alle attività di accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento e il rinnovo della patente, con riferimento sia a quelle svolte dalle commissioni mediche locali, sia a quelle svolte dai medici monocratici e previsione, a fini di sicurezza, che il rinnovo di validità della patente dei conducenti con età superiore a ottanta anni abbia la durata di un anno;

p) revisione dei soggetti abilitati all'accertamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente, prevedendo l'esclusione dei medici militari in quiescenza;

q) previsione che la misura relativa ai limiti di potenza specifica, riferita alla tara, dei veicoli la cui guida è consentita ai neopatentati con patente di categoria B:

1) non si applichi quando a fianco del conducente neopatentato si trovi, in funzione di istruttore, una persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore;

2) abbia in ogni caso una durata non superiore a sei mesi, quando il predetto conducente neopatentato, nel medesimo intervallo di tempo, non si sia reso responsabile di violazioni a norme comportamentali del Codice della strada da cui derivi decurtazione di punteggio;

3) si applichi ai conducenti di età superiore a ottanta anni, fatta salva la possibilità per gli stessi di rinnovare a tal fine i requisiti di idoneità psicofisica previsti con visita presso una commissione medica locale, con oneri a carico del richiedente;

r) definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse

storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la circolazione degli stessi;

s) disciplina generale e specificazione delle modalità di sosta e di transito dei veicoli adibiti al servizio di invalidi;

t) regolare le specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali e alla possibilità di trasportare familiari della persona soccorsa;

u) introduzione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale nel periodo invernale, in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare.

2. Il Governo è autorizzato ad adottare, entro il termine previsto dal comma 1 dell'articolo 1 e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1 del presente articolo, regolamenti ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, per la disciplina, prevista dal codice della strada o da altre norme vigenti, delle materie di seguito elencate:

a) caratteristiche dei veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità; Pag. 79

b) disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto e dei carichi sporgenti trasportati;

c) caratteristiche specifiche della segnaletica stradale, al fine, oltre che di assicurare la conformità con le norme internazionali in materia e il rispetto dei principi e criteri direttivi di cui al comma 1, di perseguire particolari esigenze, quali la riconoscibilità dei passaggi a livello e la sicurezza delle gallerie, nonché di tenere conto di criteri di parità di genere;

d) disciplina della manutenzione degli apparati destinati alle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici;

e) classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, omologazione e controlli di conformità, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica e tecnologica del settore, nonché di garantire adeguati livelli di sicurezza della circolazione;

f) semplificazione delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, al fine di snellire gli adempimenti richiesti all'utente;

g) classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, anche con riguardo alle macchine agricole e operatrici, in relazione alla disciplina europea in materia di limite di massa, di massa rimorchiabile e di traino, e alla loro circolazione su strada; coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa dell'Unione europea in materia di macchine;

h) procedure di ammissione alla circolazione, immatricolazione e cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, anche atipici;

i) disciplina dell'utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive, per prevenire il danneggiamento o la perdita delle targhe originali;

l) istruzioni tecniche per gli itinerari ciclabili e per l'utilizzo di strumenti di moderazione della velocità.

3. I regolamenti di cui al comma 2 individuano espressamente le norme di legge vigenti nelle materie da essi disciplinate, di cui dispongono l'abrogazione, con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti medesimi.

4. Il Governo adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, ogni altra disposizione integrativa o correttiva necessaria per adeguare il

regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche introdotte con i decreti legislativi di cui al comma 1 dell'articolo 1 della presente legge e con i regolamenti di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di cui ai commi 2 e 3, concernenti le modalità di semplificazione delle procedure, e, previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, la dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sugli schemi di decreto di cui al presente comma è sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, nel caso in cui abbiano per oggetto procedimenti di competenza delle regioni e degli enti locali.

ART. 3.

(Disposizioni integrative e correttive e norme finali).

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi, in conformità alle procedure previste dal medesimo articolo e nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2.

2. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge e dai decreti legislativi adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.